

66232

(7)

SULLA
NAVIGAZIONE A VAPORE
NELLE CALABRIE
PENSIERI

DI

S. M.

NAPOLI
DALLA OFFICINA TIPOGRAFICA
STRADA CARROZZIERI A MONTOLIVETO N. 13.

1839



L'EUROPA, ponendo a profitto i frutti di lunga pace, tutta si rimuove, quasi agitata da un sol pensiero, nel circolo operoso di utili scoperte, e nel perfezionamento dell'industria, e dell'agricoltura. Ad aprire nuovi sbocchi al commercio, avvicinando le produzioni ai consumatori in modo da far sparire quasi ogni distanza fra i più lontani paesi, ella ogni opera si è data, massime in perfezionare il nuovo e sovrumano trovato della forza del Vapore, comprendo di rotaie di ferro le strade che l'attraversano.

Il Belgio è innanzi a tutti, non esclusa l'Inghilterra, nel numero dei cammini a vapore.

La Francia scossa dall'esempio dei suoi vicini malamente comporta di essere rimasa indietro, e già molti milioni alle strade di ferro destina.

La grave ed industriosa Germania, a niun popolo se-

conda nel progresso dell' incivilimento e nel ricercare i vantaggi reali della sua ampia famiglia, sente il bisogno di maggiori e più facili comunicazioni.

La profonda saviezza del governo austriaco ha già cominciato, ed in parte menato a termine, le più grandiose imprese su questo proposito. Una strada di ferro congiungerà i possedimenti d'Italia alle provincie austriache. Il Danubio vinto dalla perseveranza alemanna à piegato il dorso al veloce piroscalo, e per esso il mar di Germania sarà posto in comunicazione col mar Nero, e i popoli dell'Oder con quei del Caucaso, e del Caspio.

Intersecato da numerosi cammini di ferro, questo fiume sovrano richiamerà a sè le produzioni industriali ed agricole di quella vasta monarchia, e le spingerà sulle coste dell'Asia, doude ritrarrà quanto l'Oriente può somministrare per sopperire a' bisogni della vita e delle manifatture alemanne.

Anche fra noi, soli fra gli Stati d'Italia, una strada di ferro con alacrità si spinge da Napoli a Nocera, e Castellammare col disegno di estenderla fino a Salerno, città fornita di nuovi e magnifici lanifici e filatoi, e per la quale debbon transitare gli abitatori di sette provincie al di qua del Faro, e però tutta la probabilità di sicuri vantaggi pei vistosi capitali che in questa impresa saranno investiti.

Ma è mai da sperare che questa strada da Salerno potesse un dì protrarsi fino all'estrema Calabria?

Comunque non facili a spacciar prognostici, chè in-

fatto d'industria e di perfezionamento meccanico niente oramai può dirsi impossibile, pure a noi pare che la natura del terreno e la conformazione dell'estrema punta dello stivale italiano oppongano insormontabili ostacoli ad una strada di ferro che da Salerno sino a Scilla prolungar si volesse.

Imperciocchè quanti milioni per appianare, forare, o girare trecento miglia circa di cammino attraversati dagli Appennini che dividono quasi in due parti uguali le provincie di Basilicata, e le tre Calabrie, lasciandone metà sul Tirreno, e metà sul Ionio?

Se ad evitare la scabrosità della linea mediterranea si piegasse al lato marittimo sul Tirreno, non minori difficoltà incontrerebbesi nelle scogliere dei golfi di Policastro, e Maratea, e nel basso suolo di Santa Eufemia, e della *piana* di Monteleone frastagliati da continui fiumi e da sfrenati torrenti. Da altra parte a rinvenire le somme necessarie per sì difficile impresa, bisognerebbe assicurare ai capitalisti un proporzionato compenso. Ma per quanto la sfera del commercio potesse slargarsi ed attivare fra un milione e mezzo di abitanti (quanti ne contano le tre Calabrie e la Basilicata) mercè la nuova celere comunicazione, pure non mai offrir potrebbe un frutto sufficiente a coprire l'interesse ed il rimborso del capitale; quando si ponga mente che per la strada di ferro di 14 miglia sopra un perfetto piano, quant'è la distanza dalla Capitale a Castellammare, dodici milioni e più di franchi non saranno bastanti.

La natura ha segnato ella stessa la via del commercio all'estrema parte della penisola , e questa sta nel duplice mare che bagna le sue coste.

La navigazione a vapore (non già la ruota a vapore) si conviene in preferenza al regno delle due Sicilie, come paese di poca larghezza , e di molta costa , e massime alle Calabrie.

Queste provincie meritano tutta la sollecitudine del provvido governo: esse sono il cuore ed il nerbo del regno unito (1) sì per la ricchezza dei prodotti , per la situazione ed estensione, che per l'alacrità d'ingegno, e la fermezza dell'indole degli abitanti, di che han dato gran saggio così negli antichissimi , come nei recenti tempi.

Eppure quei paesi fatti , come lo furono un tempo, per essere a tutti maestri in ogni maniera di civiltà , regger non potrebbero in un cosiffatto confronto con gli altri paesi d'Italia, e di gran parte di Europa.

La principal causa di tale scadimento attribuir debbesi alla mancanza di strade , di cui finora sono rimaste affatto prive le Calabrie. Questa terra sì vigorosa e svariata, ove, a poche miglia di distanza, vegetano lussureggianti il gigantesco abete ed il sempreverde olivo , quel classi-

(1) L'importanza delle Calabrie è anche aumentata sotto l'aspetto politico, dietro il nuovo ordinamento dato ai possedimenti oltre il Faro. Le Calabrie sono l'anello di congiungimento fra i due regni. Reggio è una vera testa di ponte sull'isola vicina. La saviezza del sovrano , che ci regge, non tralascierà certo di risguardarle, anche sotto il punto militare, con quella gravità che si conviene.

co paese, di cui la parte sul Ionio vede sorgere dalle onde l'astro del giorno, e l'altra sul Tirreno ne contempla il tramonto, dacchè la conquista dei Romani le tolse la libertà, la floridezza, e sino l'antico suo nome, la patria di Pitagora e di Zaleuco decadde gradatamente fino a cangiar di aspetto, sparirono le molte città che s'innalzavano sulle sue coste, le quali furono invece coperte dal mirto, e dal selvatico olivo.

La mano dei conquistatori, che l'un dopo l'altro si succedettero in questa dominazione, non mai si porse benefica a quelle derelitte provincie, ed il nome di calabrese, non ostante la gloria de' Bruni de' Telesi e de' Campanella, non suonò che rusticità e barbarie.

L'abbandono del governo da una parte, e dall'altra le continue invasioni dei saraceni nel medio evo, e dei barbareschi sino ai nostri di cospirarono a privare di ogni strada ruotabile, e di ogni comunicazione quelle contrade, la cui popolazione abbandonando le coste si ridusse sulle alture, rinserrandosi dentro castella quanto più inaccessibili, tanto più ricercate.

Così continuarono le cose per corso di molti secoli fino alla venuta dell'immortale CARLO III fondatore della monarchia regnante, e ristauratore della indipendenza, e prosperità nazionale.

Fino d'allora si diè cominciamento alla strada consolare che dovea congiungere la metropoli colle Calabrie; ma questa progredì lentamente per la difficoltà dei tempi e delle politiche vicende, e non prima del 1824 sotto il re-

gno glorioso di Ferdinando I fu quella strada spinta fino alle vicinanze di Reggio.

Il suo successore, e l'augusto SOVRANO regnante non solo portarono quella a compimento; ma di varie traverse tra capi luoghi di distretto, e la consolare disposero la costruzione, come quella di Paola che si attacca alla consolare nel *vallo* di Cosenza, donde si prolungherà fino a Rossano per unire i due mari: come l'altra di Catanzaro già terminata, ugualmente che la prima, fino a Teriolo, e le già decretate tra Catanzaro e Cotrone, tra Nicastro e Monteleone. Egli è sperabile che un'altra strada venga intrapresa sulle coste del Ionio che metta in comunicazione i paesi delle tre Calabrie su quelle lunghe spiagge e della quale grandissimo bisogno hanno l'industria e la civiltà di quelle popolazioni.

E massima n'è la necessità dalla marina di Catanzaro sino a Reggio, ove pel tratto di oltre centoventi miglia il viaggiatore, meno pochi luoghi più abitati, non incontra che disagi e solitudine. Questa strada poi da Cotrone dovrebbe spingersi fino a Taranto, e così aprirsi la comunicazione tra Puglia, e Calabria.

I molti milioni spesi dal provvido governo in opere siffatte non tardarono a produrre i più benefici frutti.

La civiltà cominciò a spuntare, e fino sui giuochi della *Sila*, nella tetra valle dei Coraci, e sulle alture di Apriigliano e di Soveria, ove quattro lustri fa non si rinvenivano che capanne e tugurî di pastori, al seguito della ruota che l'altraversò per la prima volta, sursero ad

un tratto, e quasi per incanto, alberghi casine villaggi.

A nuova vita rinacquero le Calabrie, e positivi miglioramenti scorgonsi dal 1820 in poi non appena una strada sicura, e alquanto comoda, comunque molto lunga, cominciò a porle in contatto colla metropoli.

Ma questi progressi sono molto lenti in confronto del commercio delle altre nazioni, ed in ragione dei bisogni di comunicazione, e del perfezionamento d'industria cui possano aspirare quelle ricche provincie.

La sfera delle relazioni commerciali debbe dapprima ingrandirsi nei limiti del proprio territorio, e quindi estendersi colle altre nazioni; lo scambio delle produzioni agricole ed industriali ricever debbe nell'interno il primo movimento e la prima circolazione per animare le parti dello stesso corpo sociale, e poi cacciare all'estero il superfluo, e ritrarne in cambio il bisognevole. Da ciò necessità di aumentare, e perfezionare le interne strade e comunicazioni. Imperciocchè quanto si risparmia in tempo e spesa per avvicinare la merce al consumatore, altrettanto di valore si acquista, e la massa della ricchezza nazionale è accresciuta per quanto più facili più spediti ed economici rendonsi i mezzi di trasporto.

Questa verità è stata fortemente intesa da tutte le nazioni industriali. Esempio luminoso ne sono gli Stati uniti dell'America settentrionale, i quali non han perdonato nè a cura nè a danaro per aumentare la navigazione a vapore su le loro immense coste, e sui grandi laghi e fiumi tagliano quel vasto continente. Ove l'acqua è mancata si è ricorso

•

alle strade di ferro; talchè il cittadino di Boston, e l'abitante del ghiacciato S. Lorenzo in pochi giorni si trasferiscono sotto il cielo infocato delle Floride, percorrendo 23 gradi circa di latitudine boreale.

A questa facilità d'interne comunicazioni gli Anglo-Americani debbono principalmente la floridezza ognor crescente di quella giovine repubblica, la cui potenza ben presto non avrà rivali sui vasti campi dell'Oceano.

Lo stesso sistema par che si voglia seguitare dall'Autocrate delle Russie; ed allora quel gran colosso, anche per le ricchezze, addiverrà il primo impero del mondo. Quando quei grandi fiumi che lo attraversauo saran fatti navigabili dal vapore; quando per mezzo di canali il Dnieper e il Dniester, il Tanai e il Boristene degli antichi, saran congiunti alla Duna e alla Vistola, e così posti in comunicazione il Baltico col Mar Nero; quando un canale riunirà il Don al Volga, e in conseguenza il mar d'Azof (1) al Caspio; quando il vapore per terra, o per acqua spingerà all'interno le produzioni delle provincie meridionali, ed il liquore ricavato dalla vite che comincia a verdeggiare sui dintorni di Odessa sarà scambiato in breve tempo colle

(1) La Russia verso la metà del secolo scorso conquistò sulla Turchia la Crimea ossia l'antico Chersoneso Taurico, ove gli Argonauti comandati da Giasone furono alla conquista del Vello di Oro. Questa favola indica che quelle regioni erano ricche e floride negli antichissimi tempi, cadute poi nella barbarie sotto la dominazione dei Tartari e quindi dei Turchi. Pare che ben presto riprenderanno la loro importanza sotto l'operosità del Governo Russo.

derrate del Settentrione, allora quel vasto impero basterà a sè stesso, e cesseranno le gelosie ed i timori di maggiori ingrandimenti (1).

Ci si perdoni questa digressione alla quale ci à solo tirati la natura del subietto che trattiamo.

Egli è adunque assioma in economia politica che le strade, e le più comode e brevi, costituiscono gran parte della ricchezza generale di un paese. Imperciocchè la celerità del trasporto oltre del risparmio delle spese spesso dà valore ad oggetti che non ne avrebbero alcuno, o molto tenue nel luogo in cui si producono.

Molte frutta abbondanti de' climi meridionali non altrimenti acquistano valore che se per la celerità del viaggio son portate ne' paesi che ne mancano; così de' pesci e di altre produzioni di corta vita, e che non trovano consumatori nella terra natale.

Che si dirà di noi il cui procaccio per giungere da Napoli a Reggio impiega non meno di 17 giorni circa ? ed

(1) Se la navigazione a vapore e le strade di ferro fossero state note a tempo dei Romani, forse non sarebbe ad alcuno surto il pensiero di dividere in due l'impero, una delle principali cause della sua decadenza e della invasione dei barbari. L'estensione presente degli stati uniti di America sorpassa quella dell' Impero Romano anche nella sua maggiore potenza, e quando veniva formato dell'Italia, Gallie, Iberia, Brettagna, Germania al di qua del Reno, Illirico, Grecia, Asia Minore in fino alla Persia, allora parti, Egitto, e Coste dell'Africa, ora Barbaria. Ma l'estensione poi di tutte le Russie presentemente è forse quattro volte maggiore di tutto l'antico Impero Romano.

il passeggero che colà conduce in carrozza à bisogno di 11 grandi giornate, quando da Napoli a Parigi si richiedono soli 6 giorni, andando direttamente col vapore sino a Tolone, e di là colla posta fino a Parigi? E quando il vascello a vapore la Vittoria ultimamente costruito in Inghilterra attraversa l'Atlantico in 14 giorni per trasferirsi da Liverpool a nuova York?

Che diremo delle mercanzie, di quelle specialmente di picciol volume, e che benissimo potrebbero trasportarsi coi battelli a vapore, le quali talvolta nel verno impiegano un mese per giungere dalle marine di Cotrone, Catanzaro, e Soverato al porto di Napoli?

Tante lungherie disagi e dispendi comprimono ogni brama di muoversi, e quindi le relazioni di commercio, le speculazioni, le industrie mancano. E questa difficoltà di comunicazioni sentesi più fortemente in un Regno, qual è il nostro, di cui la capitale è l'unico emporio di commercio, e da essa prende norma ogni modo d'industria, e d'incivilimento, niuna proporzione essendovi tra la metropoli, e le città di provincia.

Epperò non senza urgenti bisogni il padre di famiglia, l'uomo di affari dalle Calabrie si muove per la Capitale, e viceversa il signore napoletano per le stesse ragioni trova ripugnanza a trasferirsi colla sua famiglia almeno per taluni mesi in quelle provincie a sorvegliar da vicino i propri interessi.

Eppure la prosperità del viver civile sta principalmente nell'alternare tra la provincia e la metropoli, tra il mo-

to e le cure di popolosa città colla quiete ed il silenzio della campagna. A questo tenor di vita dovettero in gran parte i Romani la sobrietà, la forza fisica, e la purità dei costumi, finchè i Cincinnati dall' aratro eran chiamati al Consolato. E quando la grandezza e l'opulenza giunsero al sommo una colla mollezza ed i vizî, la vita sarebbe divenuta insopportabile al patrizio de' sette colli senza passare parte della stagione estiva all'ombra della fronzuta Campania, o parte del verno sotto il tiepido cielo dell'Africa (1).

Gl'Inglesi sono in ciò il popolo moderno che più rassomiglia ai Romani. Quel costume di passare parte dell'anno in Londra e parte nel proprio castello è un mezzo di diffusione della civiltà nei più lontani angoli di quell'Impero. Il nobile Inglese non solo reca nelle sue terre ogni specie d'incoraggiamento per ritrarne maggiori vantaggi, ma vi lascia ancora le sue cittadinesche maniere. Donde la comunanza di usi, di lingua, e di modi, a differenza di ogni altra nazione, non esclusa la stessa Francia, la cui *centralizzazione* amministrativa non è giunta a sostituire all'accento guascone e all'aria provinciale il dialetto, ed i modi parigini. Questa differenza debbesi in gran parte alla celerità e bontà delle strade; e l'Inghilterra in questa parte non ha chi la pareggi.

Fra noi quanti ricchi Baroni che muoiono senza aver

(1) Dopo che l'Africa, ossia la costa settentrionale, detta ora Barbaria, divenne provincia Romana, tutto quel litorale fu coperto di ville e palagi di delizie.

visitati i loro vasti tenimenti posti in Provincia; quanti doviziosi Calabresi che sentono parlar della Capitale come del celeste impero della Cina!...

Nelle Calabrie l'agricoltura è nella infanzia; la puta degli olivi si è introdotta da pochi anni a questa parte. Da prima si lasciavano a loro stessi crescere ed inselvaticchiare. La coltura delle vigne, la manifattura del vino, l'arte di allevare il baco da seta cominciano appena a presentare un qualche miglioramento.

La pastorizia poi è come fra popoli nomadi, l'està nelle montagne, il verno nelle marine. Non prati artificiali, comunque il paese abbondi di acque, non ricoveri per la rigida stagione. E però gli armenti esposti a perire dalla fame o dal freddo, ogni qual volta l'autunno manchi di piogge, o la neve in gennaio si distenda sino alla marina. Nè mai se ne ritrae quella quantità di frutto che da un egual numero di animali ottiensi nella Lombardia, e nella Svizzera.

Debbesi ciò in gran parte anche attribuire alla mancanza di celeri comunicazioni: giacchè non è dato al più dei proprietari di far tesoro nella Capitale o nell'estero de' nuovi trovati nelle arti e nell'agricoltura, e di trasportare sul luogo artisti ed agronomi stranieri, o napolitani, per vincere l'ostinata resistenza che il contadino o pastore calabrese oppone a qualunque novità che tenti di migliorare i processi antichi e semibarbari.

Ancora, il danaro in Calabria non si rinviene, e con difficoltà, che all'interesse del 10 per 100, e sopra solidis-

sime cautele. Da ciò il languore nell'agricoltura: perciocchè come dal proprietario vuolsi por mente a migliorare la sua terra, se la moneta che toglie a così alta usura non gli frutterà che il 5 per 100 al più, investita in opere rurali? Dall'altra parte vistosi capitali riconcentrati nella metropoli giacciono inoperosi, giacchè non facilmente si trova ad allogare una grossa somma al 4 o 5 per cento con ipoteca nell'ambito di quella provincia. Le difficoltà di comunicazione, oltre le lungherie della procedura di espropriazione, sono anche esse che restringono la sfera della circolazione destando nel capitalista scoraggiamento e diffidenza; donde procede potente causa di pubblica miseria, perciocchè agli uni tolgonsi i mezzi a migliorare l'agricoltura prima sorgente di ogni ricchezza, agli altri rendesi improduttivo ed inutile il danaro, fatto per dar vita e forza ad ogni specie d'industria.

In breve, una nazione non potrà giammai progredire nel commercio e nella coltura delle arti e delle scienze, se ad ogni cittadino di ogni età e condizione non si renda facile e spedito il modo da conferirsi dalla provincia alla metropoli e viceversa.

Egli è adunque di grande momento pe' proprietari di quelle provincie riunire i loro sforzi per ottenere maggiori comunicazioni colla capitale, mediante i battelli a vapore che toccassero in più punti ed in giorni determinati tanto la costa del Tirreno quanto quella del Jonio. Molto più ora che il provvido nostro Sovrano, solo intento a migliorare la fortuna dei suoi sudditi, con ultimo de-

creto non solo à renduta libera la navigazione a vapore; ma l'ha incoraggiata con diminuire il dazio sul tonnellaggio.

Sarebbe quindi opportuno costituire una compagnia, ossia società anonima per lo acquisto di due vapori in Inghilterra della forza di 80 cavalli per cadauno presso a poco della grandezza del S. Wenefrede.

Il capitale che potrebbe ammontare a duc. 60000 circa sarebbe diviso in azioni di duc. 250 l'una, le quali verrebbero poste in circolazione e specialmente nelle 3 Calabrie per maggiormente spronare quei proprietari a secondare un'impresa che grandemente gli riguarda.

Una casa di commercio di molto credito nella Capitale dovrebbe porsi alla testa della intrapresa e ad essa sarebbe affidata la cura dello acquisto dei legni, e di tutt'altro.

Obbietto principale di questa compagnia, essendo quello di promuovere il commercio delle Calabrie, così il vapore in ogni viaggio, permettendolo il tempo, dovrebbe toccare Paola, Pizzo, Reggio, Messina, Roccella, Soverato (1), Catanzaro, e Cotrone.

(1) Se non andiamo errati una strada rotabile si è disposta, e forse cominciata dallo stabilimento della Mougiana infino al Pizzo. Sarebbe desiderabile che questa si prolungasse sull'opposto mare toccando Soverato. I vantaggi ne sarebbero immensi. Oltre di una strada militare per quel magnifico stabilimento affin di gittare sui due mari quanto di belliche provvisioni abbisognassero le varie fortezze del Tirreno, del Jonio, dell'Adriatico, il braccio fino a Soverato sarebbe il più corto per trasportare alla Mongiana il mi-

Se il vantaggio della compagnia lo richiedesse potrebbe estendersi fino a Taranto, toccando la marina di Rossano, e Cassano.

La partenza, e l'arrivo del vapore sarebbero stabiliti in giorni certi e sol nel verno, e finchè il porto di Vibona (1) sotto Monteleone non sarà costruito, come si spera, potrebbe essere obbligato a riparare direttamente a Messina, donde sul Jonio avrà sempre sicuro ricovero nel porto di Cotrone, che per cura del governo si sta ripulendo, e ristorando.

Da Napoli a Messina toccando gli indicati punti il Vapore non impiegherebbe che ore 30 circa, ed altrettanto e forse meno, fino a Cotrone. Per modo che dando i giorni di riposo necessari per fornirsi del carbone e per ogni altra bisogna, potrebbe, specialmente nella buona stagione, partire e giungere in Napoli per ben cinque volte al mese.

nerale dell'Elba per le regie ferriere se ne abbisognassero, e per quelle dell'egregio Principe di Satriano, che tanto giovamento apportano a quelle popolazioni; infine metterebbe in attive comunicazioni quei paesi montanari, che mancano affatto di ruota, come la Serra, Torre, Cardinale, Chiaravalle, S. Vito, ed altre grosse ed industrie terre.

(1) Nella marina di Monteleone, l'antico Ippone, il Porto detto di Vibona (*Sinus Vibonensis*) è fatto a metà dalla natura. Se l'arte lo perfezioni di non lieve giovamento addiverrà per la navigazione del Tirreno, e massime pei battelli a vapore nel forte verno. Dippiù la vicina marineria del Pizzo ne trarrebbe partito potendovi riparare il suo naviglio.

I profitti che la compagnia trarrebbe dal suo capitale non sono da porsi in dubbio, ove si consideri il numero di passeggeri che gli attuali Vapori recauo in ciascun viaggio, ed il numero che ne rimane escluso per non trovarvi capienza.

Si dirà che l'aumento de' legni debba diminuire il numero di passeggeri, ma questo timore svanisce, quando si ponga mente all'accrescimento delle relazioni, all'estensione di luoghi, che la navigazione abbraccerebbe ed alla certezza degli arrivi. Imperciocchè nel sistema presente profittano del vapore i soli passeggeri di Messina e quei de' dintorni di Reggio e di Tropea: gli altri Calabresi sono scoraggiati dal lungo tragitto che debbon fare per trasferirsi in questo ultimo luogo, col timore di ritornare infruttuosamente nelle proprie case o perchè il vapore non può avvicinarsi alla spiaggia, o perchè n'è già compiuto il carico.

Non è così quando il legno toccando le Calabrie in più punti prenderà il passeggero quasi dal suo stesso paese; giacchè ciascuno si recherebbe in uno de' luoghi designati del Jonio o del Tirreno che più vicino e comodo gli addiverrebbe(1). Da ultimo quando si considera che tutte le

(1) I risultamenti delle comunicazioni col vapore per terra o per acqua sono incalcolabili. Valga per esempio quanto leggiamo in un ragguaglio rapportato dalla Gazzetta di Milano sulle strade di ferro del Belgio. Prima del 1836 il numero medio de' passeggeri tra Molines e Bruxelles era di circa ottantamila in un anno: apertosi nel 1837 la strada di ferro ascesero a circa seicentomila. E questo

sete, la bambagia, i formaggi, le liquirizie, le essenze ed ogni altra mercanzia di discreto volume potrebbero utilmente imbarcarsi in mancanza di passeggeri, certa fede si avrà di vistosi vantaggi, e della insufficienza di due legni per siffatto commercio nel progresso del tempo.

La durata della società non dovrebbe oltrepassare gli anni 15, termine medio della vita de' legni a vapore. Una parte degli utili potrebbe ogni anno investirsi in acquisto di rendite iscritte come fondo di rimborso del capitale, e per far fronte a qualche impreveduta disgrazia. E così gli azionisti al cessar della società troverebbero il loro denaro sì bene allogato.

Un minuto regolamento per quanto riguarda la parte amministrativa ed il servizio sarebbe formato con tutte le più accurate notizie tostochè questo progetto verrà favorevolmente accolto dal pubblico.

Se alle coste del Jonio sarà dato rimirar d'avvicino per quelle acque i battelli a vapore, se le nere colonne di fumo ne annuncieranno periodicamente l'arrivo, certo che un'era novella comincerà per quelle contrade finora neglette.

La vita, l'industria, la civiltà riceveranno alimento novello. E mentre le interne strade designate o cominciate saran portate a termine a cura dello Stato, i Comuni ed i particolari miglioreranno a proprie spese i cammini che menano ai punti destinati per i battelli a vapore.

numero non potrà che aumentare, aumentando le relazioni che ne sono la conseguenza.

Così sorgerà gara tra l'amministrazione e gli amministratori in aumentare, e migliorare le interne comunicazioni, donde il progresso delle arti e dell'agricoltura, e l'incremento di ricchezza e di popolazione per la nostra felicissima Monarchia.

Questi pensieri che procedono da un cuore caldo di amor di patria troveranno amica accoglienza fra nostri concittadini, e nel governo dell'ottimo Principe favore e protezione: chè la vera grandezza del *Sovrano* sta nella felicità e nella ricchezza de' popoli soggetti.
